

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
24. Februar 2005 (24.02.2005)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/016754 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B64F 1/26**

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2004/001807

(22) Internationales Anmeldedatum:
11. August 2004 (11.08.2004)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
103 37 372.1 13. August 2003 (13.08.2003) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): AIRBUS DEUTSCHLAND GMBH [DE/DE];
Kreetslag 10, 21129 Hamburg (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): GERHARDT,
Hans-Joachim [DE/DE]; Lousbergstrasse 58, 52072

Aachen (DE). MEESEN, Horst [DE/DE]; Am Klöterbusch 20, 21614 Buxtehude (DE).

(74) Anwalt: HANSMANN, Dierk; Jessenstrasse 4, 22767 Hamburg (DE).

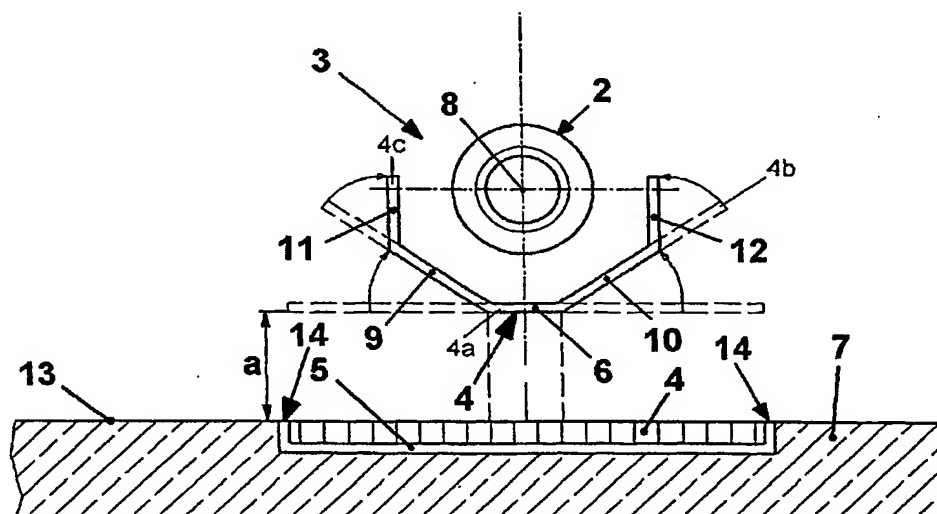
(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: DEVICE FOR STABILIZING THE ENGINE INLET FLOW IN STATIC TESTS OF ENGINES

(54) Bezeichnung: VORRICHTUNG ZUR STABILISIERUNG DER TRIEBWERKS EINLAUFSTRÖMUNG BEI TRIEBWERKS-STANDLÄUFEN



(57) Abstract: The invention relates to a device for stabilizing the engine inlet flow in static tests of engines. Said device comprises an arrangement having an air-permeable element (4) which is arranged in an end position close to the engine housing (2) and partially enclosing the same. The air-permeable element is formed with a first air-permeable planar element part (6) that is disposed below the engine housing and that is located along a horizontal engine housing axis and parallel to a planar bottom (7) at a vertical distance (a). At the lateral margins of the surfaces of said, at the lateral edges thereof that are located along the engine housing axis, additional air-permeable planar element parts (9-12) are disposed downstream thereof and sideways of the lateral edges, and are configured to be foldable from a horizontal position onto the engine housing.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2005/016754 A1



GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung bezieht sich auf eine Vorrichtung zur Stabilisierung der Triebwerks-Einlaufströmung bei Triebwerks-Standläufen. Sie besteht aus einer Anordnung mit einem luftdurchlässigen Element (4), welches in einer Endposition nahe gelegen einem Triebwerkgehäuse (2) und letzteres teilweise umfassend angeordnet ist. Das luftdurchlässige Element ist mit einem ersten luftdurchlässig ausgebildeten ebenflächigen Elementteil (6), das unterhalb des Triebwerksgehäuses angeordnet ist, welches entlang einer horizontalen Triebwerksgehäuseachse und parallel einem ebenflächigen Boden (7) im vertikalen Abstand (a) positioniert ist, gebildet, dem flächenrandseitlich an dessen Längskanten, die entlang der Triebwerksgehäuseachse gelegen sind, weitere luftdurchlässig ausgebildete ebenflächige Elementteile (9-12), die aus einer horizontalen Lage zum Triebwerkgehäuse klappbar ausgebildet sind, seitwärts der Längskanten nachgeordnet sind.